Spluga e Cadore

DISCORSO

DEL DEPUTATO

ING. GIULIO RUBINI

2ª Tornata del 30 Giugno 1905

COMO
TIPOGRAFIA CAVALLERI E BAZZI
1905

Spluga e Cadore

DISCORSO

DEL DEPUTATO

ING. GIULIO RUBINI

2ª Tornata del 30 Giugno 1905

COMO
TIPOGRAFIA CAVALLERI E BAZZI
1905

Rubini. Onorevoli colleghi, molti nostri amici di ogni parte della Camera, che appartengono specialmente alle regioni della Lombardia e del Veneto mi hanno dato l'incarico onorifico di prendere la parola in quest'occasione per rappresentare due cospicui bisogni di quelle regioni, che però intendono soddisfare ad interessi assai più larghi che non siano i regionali.

Allorquando ci riunimmo per esaminare il problema ferroviario, il nostro intendimento, per voto unanime, fu ispirato ad un doppio concetto: anzitutto di non intralciare in nessuna guisa il corso dell'attuale disegno di legge; in secondo luogo di limitarci a rilevare ciò che vi può essere di più sostanziale e degno di discussione tra i bisogni ferroviari nostri, non da collegare intimamente con quelli che si vogliono soddisfare in questa occasione, ma pur sempre degni di nota.

Questa linea di condotta ci fu suggerita e fu da noi deliberata ancor prima che l'onorevole presidente del Consiglio manifestasse il suo intendimento di non volere

accogliere modificazioni al presente disegno di legge. Questa necessità di massima era già da noi sentita, perchè modificazioni, a meno che non fossero molto discrete, non potrebbero in questa occasione essere presentate senza fare correre rischio a ciò cui nessuno di noi vuole che non si dia seguito. E questa discrezione abbiamo confermato anche nella forma, in quanto ci limitiamo a un semplice ordine del giorno. Infine a queste discrezioni ne aggiungo un'altra, per ragion di tempo, vale a dire quella di essere molto breve.

Se non fosse stato così limitato il mio còmpito, io mi sarei trovato nella condizione dolorosa di non poterlo assumere, di dover rinunziare al nobile incarico, imperocchè mi sia sempre presente, insieme alle necessità cui si vorrebbe provvedere, anche l'altro precetto che tutte le cose vanno condotte per gradi, affinchè non si violi quell'altra e maggiore legge che è la corrispondenza fra i fini che si vogliono raggiungere e i mezzi che ci sono consentiti di mettere a loro servizio. In tali limiti non deve, però, meravigliare se, quand'anche ora si tratti di provvedere ad impegni già da lungo tempo assunti, tuttavia venendo in discussione una così gran parte del nostro problema ferroviario si facciano sentire altre voci ed interessi; vorrei dire che è altresì doveroso; perchè non si deve credere che l'êra delle costruzioni ferroviarie abbia con questo disegno ad essere definitivamente chiusa. Un tale pensiero sarebbe la condanna di ogni ulteriore sviluppo del nostro Paese.

Venga adunque il disegno di legge: e venga senza modificazioni da parte nostra; io ho soltanto da svolgere un ordine del giorno che designa un'altra parte, sebbene al momento estranea, della medesima materia.

Mi sia però permesso, come manifestazione personale del pensiero mio, di dire al riguardo del disegno di legge che ci si propone, e i mezzi che si mettono a sua disposizione, certamente non lauti...

Tedesco, *relatore*. Tanto l' onorevole ministro che io, abbiamo risposto a questo.

Rubini. Tuttavia hanno risposto piuttosto coll' indicare alla possibilità che in avvenire si dedichino maggiori mezzi che non per eliminare completamente il dubbio al quale altri prima ed ora io ho accennato; dubbio di misura, dubbio di fonti, inquantochè i mezzi sono piccoli e i più sicuri, che attualmente si mettono a disposizione di queste ferrovie che debbono beneficare le regioni meridionali, si attingono specialmente ai residui di opere ferroviarie già comprese nella legge del quadriennio.

Si dice che questi residui non saranno più necessari in quanto al còmpito ai quali essi dovevano assolvere debba ormai provvedere la nuova azienda ferroviaria. Ciò non è intieramente esatto; io mi permetto di osservare che la nuova azienda ferroviaria dovrà provvedere a tutto ciò che ha attinenza a spese di carattere di aumento di patrimonio, per esempio, sistemazione di stazioni, allargamento di officine, maggiori dotazioni delle officine medesime e degli apparecchi, ecc.; ma che l'azienda nuova debba procedere anche alle nuove costruzioni non vedo espresso in nessuna parte delle nostre leggi.

E il dubbio cresce anche perchè ai detti fondi dei residui si propone di attingere con pari larghigia a profitto delle spese cui, per sentimento di solidarietà nazionale, noi dobbiamo sottostare onde riparare ai gravissimi danni che le inondazioni hanno portato alle nobili regioni venete. Così ho finito anche il mio dire personale per ciò

che riguarda il progetto di legge, in quella parte che è estranea a quanto ho l'incarico di esporre; chiudendo la parentesi io spero che il Governo vorrà, senza ledere i principii di incolumità del bilancio, vorrà fare onore alla responsabilità che va ad assumersi, e provvedere adeguatamente ai bisogni che sorgono dal presente disegno di legge.

E vengo all'ordine del giorno il quale più specialmente riflette due ferrovie: il prolungamento della ferrovia della Valle del Piave, che ora si arresta a Bellunò; la congiunzione delle ferrovie della Lombardia settentrionale con la rete orientale svizzera.

Se voi, onorevoli colleghi, gettate gli occhi sopra una carta geografica, trovate una larga regione, soprastante Belluno, priva completamente di ferrovie. È la regione del Cadore che eccelle per bellezza di natura, per frequenza di boschi, così che alimenta la maggior parte del consumo in legnami nazionali da costruzione dell'Alta Italia, che è abitata da una popolazione fra le più intelligenti e più forti e più operose; che è larga altresì di miniere; onde un contributo cospicuo, per sè stessa, potrebbe dare al preconizzato prolungamento della ferrovia da Belluno verso l'alto. Si calcola, da studi accuratamente eseguiti, che il movimento convergente dalle valli al basso, alla esistente ferrovia, e viceversa sia di circa 70 od 80 mila tonnellate di merci; mentre la regione è popolata da 70 mila abitanti, e potrebbe fornire secondo studi del pari accurati, ma che però per la materia sono meno sicuri, un movimento di oltre 50 mila passeggieri. Naturalmente, migliorati i mezzi di trasporto, il movimento dovrebbe crescere di assai, fenomeno ben noto.

Tutto in giro a quella regione si svolge il confine

austriaco che, specialmente a Nord e ad Occidente la stringe, quasi, in un anello di ferro, e la domina per frequenti sbocchi di cui l'Austria ha la chiave, imperocchè possiede le alture corrispondenti allo spartiacque e discende anche nelle convalli che sono politicamente sue, ma orograficamente italiane.

Intorno a quest' anello e a renderlo più ferreo si svolgono al di là dei monti le poderose ferrovie della Valle della Drava, della Rienz e della Valle dell'Eisach.

Queste ferrovie e la possibilità di dominare gli sbocchi dalle alture potrebbero costituire per noi una grave minaccia in caso di invasione, qualora una amistà, che io desidero lunga e sincera, non continuasse ad unirci con la vicina monarchia.

Così stando le cose, sino dal 1873, si agitò per ragione di civiltà, per equa distribuzione di benefici, per ragioni militari, la questione di spingere la vaporiera più in alto nella Valle del Cadore, affinchè ivi potesse dare maggior fervore ai traffici ed alle opere pacifiche, e potesse altresì costituire una miglior guarentigia pel nostro territorio.

La nuova linea dovrebbe, da Belluno, giungere fino a Pieve di Cadore, nel centro delle conche alpine che costituiscono la regione, per un tratto di 48 chilometri; ma tuttavia sarebbe anche bastevole per il momento, poichè i desideri vanno soddisfatti gradatamente e a norma di mezzi, se essa da Belluno andasse soltanto per ora a Perarolo, all'incirca 34 chilometri con opere meno costose, e se soltanto più tardi, per gli altri 14 chilometri più costosi andasse da Perarolo a Pieve di Cadore, che è il centro di quelle conche, come ho detto.

La spesa del primo tratto sarebbe di 12 milioni e

la spesa del secondo di 7 milioni e tre quarti. Ma sebbene diverse volte e in varie guise questa agitazione in pro della ferrovia abbia continuato, essa non ha potuto riuscire ad ottenere una soddisfazione, all'infuori di quella che nel 1882 ufficialmente si dichiarava: che la ferrovia dell'alta Valle del Cadore costituisce la più importante fra le ferrovie ancora non classificate.

Ve ne ha parlato anche ultimamente nella sua interpellanza il collega Loero.

Ed è importante davvero per le ragioni che ho espresso e più importante ancora, se dovesse verificarsi ciò che io non oso affermare ancora, ma di cui mi fu data notizia come di lavoro già concesso, che l'Austria dalla stazione di Toblach voglia sboccare a Cortina di Ampezzo ed allora noi avremo di nuovo superate le Alpi per opera altrui, colla diramazione di una ferrovia austriaca in un territorio che ripeto, non politicamente, ma orograficamente, è italiano, e di cui le acque cadono spumeggianti a congiungersi più sotto con quelle del nostro Piave.

In questo caso la ferrovia di cui io discorro con brevi tratti potrebbe allacciarsi all'austriaca e formarne un altro anello prezioso che congiunga le nostre reti padane a quelle di oltre Alpi. (*Commenti*).

Il bisogno e l'importanza della ferrovia del Cadore, per quanto sieno indarno constatati da lungo tempo, da oltre venti anni, non sono però venuti meno, anzi si accrebbe in quanto cresca dovunque il movimento civile e l'aspirazione al progresso.

Nuove e valorose esortazioni vengono da quelle popolazioni che sono disposte ad ogni sacrificio, appena appena compatibile con i loro mezzi finanziari, purchè si pensi a dar anche a loro una comunicazione ferroviaria. Ed esse,

a nome nostro, si raccomandano alla Camera, perchè, non più distaccate dalla famiglia italiana, vengano ad essa riunite con comunicazioni più facili e meno costose; cosicchè nulla abbiano ad invidiare alle altre popolazioni di oltre confine, che sono rette da un Governo che non è il nostro.

E vengo (perchè ho detto di essere breve) al secondo obbietto dell'ordine del giorno. Esso in certa qual guisa, per quanto sia isolato e distinto dal primo, nullameno ha con questo un nesso intimo ed è quello di interessare non solo la Lombardia, ma eziandio e ancora sempre potentemente la regione Veneta ed il porto di Venezia. Parlo della ferrovia dello Spluga, l'unica che per vie tutte italiane conduca i nostri traffici e interni e di oltremare nel centro di Europa, senza passare per le linee austriache e subire quel trattamento di tariffe differenziali, abilissimamente congegnate, che li deviano a profitto altrui, a voi tutti ben noto.

Sono passati degli anni; ma fra di voi non pochi devono ricordare la lunga, grave controversia, che si è dibattuta intorno alla via migliore da seguire per congiungere Genova, Milano, Bologna e Venezia, centri dei nostri transiti e traffici colle ferrovie elvetiche.

Stettero in allora rivali Gottardo, Spluga, Lucomagno; poi da soli i primi due, la soluzione svizzera e la soluzione italiana. Commercialmente e tecnicamente, fu lungo, incerto il dibattito; finanziariamente e militarmente per noi non si sarebbe dovuto neanche accendere. Tuttavia venne preferito il valico del Gottardo a quello dello Spluga. *(Interruzioni — Conversazioni).*

Io prego gli onorevoli colleghi di volermi prestare un momento di silenzio e di attenzione.

Sono parecchi anni dunque, che la questione dell'allacciamento delle ferrovie della pianura padana e dei due maggiori nostri porti con le ferrovie svizzere fu risoluta a danno del territorio e degli interessi veramente italiani, perchè la linea del Gottardo si svolge tanto a Nord quanto a Sud delle Alpi in territorio straniero, e non rappresenta, ciò dato, la soluzione più naturale, più appropriata di quel problema in riguardo agli interessi nostri tanto civili, e ferroviari, come militari.

Invano si faceva osservare che lo Spluga e a suo tempo il Sempione soli, senz'altro valico avrebbero costituita una sufficiente, anzi la piena soddisfazione di questi nostri interessi, con ferrovie che sino allo spartiacque sarebbero state in nostro dominio; che la costruzione del Gottardo col tempo non sarebbe stata sufficiente da sola a soddisfare all' importanza del movimento che indubbiamente si sarebbe creato dal di qua al di là delle Alpi e viceversa; queste pur savie e chiare considerazioni non valsero. La situazione militare fu pregiudicata e l' economia insufficientemente soddisfatta.

Infatti al Gottardo oggi abbiamo dovuto aggiungere il Sempione, ed io me ne felicito molto, ma purtroppo non abbiamo ancora lo Spluga; onde, mentre si sono addensate le comunicazioni col centro e coll' occidente svizzero, rimane sempre insoluto il problema dal lato economico e dal lato militare nostro, rispetto all' oriente della Svizzera e all' Europa centrale, mentre per lo Spluga e per il Sempione noi dal Mezzodì d' Italia per Bologna e dal mare per i porti di Venezia e di Genova avremmo potuto direttamente arrivare e procedere oltre le Alpi, anche senza il traforo del Gottardo. Esiste ancora una ragione di promuovere, allo stato di fatto, questo valico dello Spluga?

Certamente esiste.

Tant' è la ressa dei nuovi bisogni di comunicazioni, che al di là delle Alpi fervono studî e proposte non effimeri, tenaci e vigorosi per aprire un nuovo valico nelle Alpi fra quello del Brennero e l' altro del Gottardo. Noi dobbiamo impedire che essi si risolvano di nuovo a nostro danno. Ritorniamo, quindi, al nostro valico; a quello dello Spluga, intermedio fra i due e fra tutti il più appropriato.

È l'unico che rappresenta egregiamente la soluzione naturale dei vari interessi in giuoco, perchè per esso sarebbero soddisfatte non soltanto le aspirazioni nostre ma anche quelle di oltr' Alpe, così della Svizzera orientale, la quale ancora oggi sente la mancanza di uno sbocco proprio verso l'Italia, e, forte delle promesse avute dalla Confederazione, lo reclama, come delle popolazioni della Baviera, che mirano ad avere un valico simile, troppo essendo indiretti ed inefficaci per esse gli esistenti del Gottardo e e del Brennero. Non è quindi fuor di luogo di parlare ancora di questa questione che è fortemente agitata al di là delle Alpi nei due paesi; e noi dobbiamo profittarne, interessarci di questi studi e far trionfare la soluzione dello Spluga, che è la sola la quale possa meritare il nostro intervento, il nostro concorso. A parer mio, noi dobbiamo insistere sia presso la Confederazione Elvetica, sia coi Governi della Baviera e del Würtemberg perchè si ritorni all'antico, che è ancora sempre il partito migliore, come studi esaurienti hanno dimostrato; altrimenti un bel giorno potrebbe avvenire che alla linea veramente italiana e desiderata da noi attraverso lo Spluga, se ne abbia a costruire qualche altra a tutto nostro danno, poichè non mancano velleità in Isvizzera di sostituire ancora il Lucomagno o il vicino Greina allo Spluga, e similmente in Baviera di

raggiungere il mezzogiorno per l' Ortler, scendendo in Tirolo.

La partita è sempre aperta e ancora bella, perchè il movimento dell'opinione pubblica e dei circoli dirigenti, prevalente sia in Svizzera che in Germania, è malgrado tutto, ancora in favore dello Spluga. Profittiamo a ciò che nessun'altra soluzione possa essere preferita ai nostri danni, come sarebbe qualunque delle due accennate, che al Sud delle Alpi sboccherebbero ancora sempre in territorio altrui, stornando il traffico dalle nostre linee e peggiorando la situazione militare.

Il momento opportuno di trattare in questo senso è venuto anche per un'altra ragione. Noi non dobbiamo lasciarci sfuggire una occasione favorevole che ci si presenta, nel fatto che col primo maggio 1909, come sapete, la Confederazione svizzera deve sostituire l' Amministrazione di Stato all'amministrazione sociale sulle linee del Gottardo.

Non si tratta di un fatto soltanto interno. A questo avvenimento nè l' Italia nè la Germania sono estranee, imperocchè hanno contribuito a quell'opera con un largo sussidio di milioni; l' Italia, anzi, con 58 milioni sopra 119; somma plausibile se l'opera si fosse costruita sul territorio nostro enorme per essere tutta quanta in territorio estero.

Per queste ragioni la Germania e l' Italia si sono riservate un certo diritto amministrativo e finanziario nell'impresa; il primo consiste nel concorrere alla nomina di un consigliere di amministrazione; l'altro consiste nella partecipazione di una metà dei frutti netti, oltre il 7 per cento, dell'impresa medesima; partecipazione non vana, perchè essa già diede luogo a un saldo a nostro favore di 200 mila lire all'anno nei due esercizi del 1894 e del 1895.

Dopo di allora, è vero, noi nulla più abbiamo percepito di questo capo ed io ora non vado a cercarne le ragioni; tuttavia in noi rimane un certo diritto di partecipare all'amministrazione, di controllare quell'azienda e di fruire, oltre quel limite, de' suoi guadagni.

È possibile supporre che la Confederazione Elvetica entrando in possesso di ferrovie nazionali, sebbene costruite anche col concorso straniero, possa ammettere la ingerenza di altri Stati nell'amministrarle? Ciò non è possibile; anche noi non le concederemmo ad altri per ferrovie italiane amministrate dallo Stato. È aperto dunque il terreno di amichevoli trattative al riguardo ed io penso se non sia il caso di domandare alla Confederazione Elvetica in via amichevole di addivenire ed altri accordi più confacenti agli interessi suoi ed ai nostri; se non sia il caso di proporre alla vicina ed amica nazione di cercare un accordo appunto su di un terreno che possa interessare egualmente l'uno e l'altro paese; e sarebbe precisamente quello di altre comunicazioni; specialmente le comunicazioni che si possono effettuare attraverso il massivo dello Spluga; ed è su questo argomento ed in tale senso che io invito il Governo a provvedere.

Il Governo nostro deve avere già ricevuto fino dall'anno scorso un avviso da quello svizzero del suo divisamento di immettersi in possesso della ferrovia del Gottardo; dunque il governo svizzero ha già aperto in certa guisa l'adito a trattative ed io invito il Governo italiano a volerne approfittare per vedere se non sia possibile di soddisfare agli interessi italiani ed agli interessi di oltr' Alpe mediante una nuova comunicazione per lo Spluga, che unica soddisfa egregiamente sì gli interessi svizzeri,

come quelli della Germania centrale e per essere unica, è anche la meno dispendiosa.

Io non voglio abusare di più della pazienza della Camera; credo di avere spiegato abbastanza le ragioni del mio ordine del giorno.

Noi non domandiamo niente, rispettiamo completamente i motivi di questo disegno di legge ed auguriamo che le popolazioni dell'Italia meridionale trovino nel programma ferroviario che la legge propone un largo soddisfacimento ai loro bisogni; ma io non poteva, come non potevano i miei colleghi, trascurare il dovere che ci incombeva in riguardo ai nostri rappresentati di far conoscere altri bisogni che col tempo reclamano anch'essi contemplazione e soddisfazione. Del resto questo dovere si concilia perfettamente con gli interessi delle altre regioni, anche lontane, anzi procura nuovi mercati alle derrate meridionali. A mia volta mi auguro che voi, degni loro rappresentanti, vogliate assisterci, ad occasione venuta, del vostro suffragio per il soddisfacimento dei nostri bisogni, i quali, come diceva, quand'anche regionali sono da un lato per quanto, cioè, riguarda il Cadore, oltrechè economici, militari, quindi essenzialmente nazionali, e dall'altro lato per ciò che è dello Spluga essenzialmente economici, ma importantissimi, perchè si riferiscono al movimento di oltremare specialmente per i porti di Genova e di Venezia; perchè sfogheranno per Bologna maggior copia di prodotti dell'Italia meridionale, e direttamente quelli della pianura importantissima padana. Onde questi interessi, che vi rappresento, sebbene propugnati da chi potreste avere motivo di credere mosso quasi unicamente dall'amore per il loco natìo sono invece anch'essi pur sempre e sopratutto interessi nazionali del più grande valore, quindi degni

della vostra considerazione. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presidente. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Visocchi:

« La Camera richiama l'attenzione del Governo sulla necessità di provvedere alla costruzione della ferrovia Formia-Cassino-Atina-Sora, d'importanza industriale, agricola e strategica, ed autorizza l' iscrizione di detta linea nell'elenco n. 2 allegato alla relazione n. 83-A ».

Domando se quest' ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).